Deutscher Bundestag
5. Wahlperiode

Drucksache V/128

Der Bundesminister für Verkehr

See 4/02 - 309/65

Bonn, den 15. Dezember 1965

An den Herrn
Präsidenten des Deutschen Bundestages

Betr.: **Umschlag deutscher Nordseehäfen**

Bezug: **Kleine Anfrage der Abgeordneten Wächter, Dr. Mühlhan, Logemann, Dr. Hellige, Genscher und Genossen — Drucksache V/71 —**

Die Anfrage wird im Benehmen mit dem Herrn Bundesminister für Wirtschaft wie folgt beantwortet:

Zu 1.

Der Verkehr der wichtigsten deutschen, belgischen und niederländischen Nordseehäfen hat sich wie folgt entwickelt:

	Deutschland t	Belgien t	Niederlande t
Durchschnitt 1936/38	43 Mill.	29 Mill.	49 Mill.
1953	33 Mill.	30 Mill.	50 Mill.
1955	46 Mill.	35 Mill.	78 Mill.
1964	89 Mill.	56 Mill.	136 Mill.
Erhöhung 1964 gegenüber 1936/38	+ 107%	+ 93%	+ 178%

Das Jahr 1955 bietet als Vergleichsjahr kein zutreffendes Bild, da es die Auswirkungen der Teilung Deutschlands nicht genügend berücksichtigt.

Zu 2.

Die günstigere Entwicklung des Verkehrs der niederländischen Seehäfen ist auf größere Zuwachsraten der Wirtschaft ihrer Einzugsgebiete wie auch auf unterschiedliche und zum Teil wettbewerbsverzerrende Belastungen des Zu- und Ablaufverkehrs der Seehäfen zum Nachteil unserer Hafenplätze zurückzuführen.

Druck: Buchdruckerei Peter Meier, 5201 Buisdorf/Siegburg
Alleinvertrieb: Dr. Hans Heger, 532 Bad Godesberg,
Postfach 821, Goethestraße 54, Tel. 6 35 51

Zu 3.

Von einer Überlegenheit der Beneluxhäfen durch das Vorhandensein schnellerer und leistungsfähigerer Umschlagsanlagen oder besserer Wasserstraßen kann nicht gesprochen werden. Wohl aber verfügt Rotterdam heute über tiefere Zufahrten als verschiedene deutsche Seehäfen.

Zu 4.

Die deutschen Seehäfen haben sich im wesentlichen den Anforderungen der Hafenbenutzer entsprechend entwickelt. Dabei haben sich gewisse Schwerpunkte gebildet: Stückguthäfen, Massenguthäfen, Universalhäfen. Eine organisatorische Arbeitsteilung der deutschen Nordseehäfen durch eine Vereinbarung der Küstenländer würde — wenn überhaupt — nur im Zusammenwirken mit den Verkehrsnutzern möglich sein.

Zu 5.

Dem Bund, der auf dem Gebiet des Seehafenausbaues keine Kompetenzen besitzt, obliegt neben den beteiligten Ländern die Sorge für die Erhaltung der Leistungsfähigkeit der Seehäfen. Er fördert sie auf den verschiedensten Gebieten. Der Ausbau der Seewasserstraßen wird nach Maßgabe des zweiten Vierjahresplanes fortgesetzt. Das nordwestdeutsche Binnenwasserstraßennetz wird auf Grund von Abkommen mit den Küstenländern in den nächsten 20 Jahren erheblich ausgebaut. Darüber hinaus werden die Hinterlandbedingungen unserer Seehäfen durch den Bau der Autobahnen von Bremen nach Kamen und die Elektrifizierung der Eisenbahnstrecke vom Ruhrgebiet in Richtung Bremen—Hamburg verbessert. Die Bundesregierung erörtert gegenwärtig mit den Küstenländern die Möglichkeiten einer Beseitigung verschiedener den Hinterlandverkehr der deutschen Seehäfen benachteiligender Wettbewerbsverzerrungen. In die gleiche Richtung zielen ihre Bemühungen im Rahmen der gemeinsamen Verkehrspolitk der EWG.

Seebohm